A Comunicação pelos Caminhos de Ferro

J.C. ALENCAR ARARIPE

Um ano, dois meses e quinze dias depois que se completou a ligação transcontinental por ferrovia dos Estados Unidos da América do Norte, feito sensacional e de extraordinária magnitude, assinava-se no Ceará o contrato entre o Governo e a empresa que se propunha a dotar a então província de uma estrada de ferro.

Na época dos aviões supersônicos, dos foguetes intercontinentais, das viagens à Lua, do milagre da eletrônica, colocando diante de nós, e no recesso dos nossos lares, a imagem instantânea de acontecimentos que ocorrem a milhares de quilômetros de distância, lembrar o centenário de uma estrada de ferro até parece a volta, pelos caminhos da história, ao começo do mundo...

Não faz mal, porém, que assim procedamos. É preciso não vivamos apenas na preocupação do presente. Como não convém tenhamos o olhar voltado unicamente para o futuro. Cumpre não esquecer o passado, não porque queiramos ressuscitá-lo materialmente, o que seria impossível, mas pelo que significa na cadeia do tempo, da qual não podemos libertar-nos.

Contemporâneos desta era de prodigiosas conquistas, nem sempre nos apercebemos do alcance e da profundidade das maravilhas da tecnologia, postas a nosso serviço pelo engenho criador do homem. Tal é o rol de sucessos, cada dia assinalados, que praticamente nada nos causa espanto. Quase tudo recebemos com naturalidade e logo incorporamos aos nossos hábitos. Estranheza sentimos é por não havermos atingido ainda certos estágios de desenvolvimento científico, que nos permitissem, por exemplo, debelar a calamidade do câncer e prolongar a existência, sem os percalços da velhice, por mais alguns decênios. Falta-nos o elixir da vida longa.

O avanço estupendo do progresso, o salto que demos em todos os setores de atividade, só o podemos apreciar, na medida da grandeza, se escolhermos um ponto de referência em que nos apoiemos para o confronto. O assunto é transporte. Recuemos cem anos.

Fortaleza de 1870, quando não andava a pé, montava cavalo, burro ou jumento. A locomoção pessoal e a movimentação de mercadorias tinham a marca da lentidão. A integração da Província

marcava passo. A circulação da riqueza que se formava era precária ao extremo.

A situação geral do País pouco, muito pouco, aliás, diferia do Ceará. A primeira ferrovia implantada datava de 1854, tinha 18 quilômetros, partia da Praia da Estrela, no Rio, e se prolongava até o sopé da serra de Petrópolis. Nesse mesmo ano, já existiam no mundo oito mil quilômetros de vias férreas.

Quando despertamos para o problema, outras províncias já se haviam adiantado de alguns anos no seu equacionamento. Faltava um plano de viação, as linhas construídas ressentiam-se de ordenação lógica e econômica. De qualquer forma, a semente estava lançada.

A fundação da "Companhia Cearense de Viação Férrea de Baturité", representou o primeiro passo para o ingresso do Ceará na era ferroviária. Ressalte-se, desde logo, essa particularidade: coube à iniciativa privada o trabalho pioneiro.

Tendo à frente o senador Tomás Pompeu de Souza Brasil, bacharel Gonçalo Batista Vieira, depois Barão de Aquiraz, coronel Joaquim da Cunha Freire, depois Barão de Ibiapaba, Henrique Blockhurst, negociante, e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, a primeira diretoria da Companhia celebrava, a 25 de julho de 1870, o contrato da projetada estrada.

O empreendimento não começou de imediato, nem isso seria possível. Foi lenta a implantação da Companhia, de tal modo que só a 20 de janeiro de 1872 se iniciaram as obras compreendidas no trecho que ia de Fortaleza à povoação de Arronches, hoje Parangaba.

A população acompanhava com vivo interesse a marcha do serviço e ansiava pelo momento em que se inaugurasse a linha e trafegasse a primeira locomotiva, enchendo de alvoroço a bisonha cidade de então.

O Jornal "Pedro II", que na época circulava em Fortaleza, em sua edição de 6 de agosto de 1873, noticiou com efusão de júbilo uma ocorrência auspiciosa. Dir-se-ia que era o acontecimento do século — e não terá sido mesmo? — tais as palavras de exaltação e o entusiasmo que emprestou ao registro histórico. Tratava-se da primeira experiência com a locomotiva "Fortaleza", que andou sobre os trilhos da "Baturité" em meio a curiosidade e aclamações da massa popular. Não era propriamente a inauguração da seção Fortaleza-Arronches. Esta somente se daria no mês seguinte, no dia 14.

Mas que importava esse detalhe? O povo ouvira dizer que o cavalo de ferro ia correr. Por isso mesmo, veio para a rua. Como São Tomé, desejava ver para crer. Não é de admirar. Hoje em

dia, ainda não há os que duvidam da descida do homem na Lua, atribuindo todo o escarceu feito à propaganda norte-americana?

Com certeza, nunca antes tanta gente se reunira, por um determinado motivo, na capital da Província. Era o dia da locomotiva "Fortaleza".

QUANDO RODOU A PRIMEIRA LOCOMOTIVA EM FORTALEZA

Vale a pena reproduzir a reportagem do jornal "Pedro II", publicada sob o título "Via Férrea de Baturité". Uma reportagem de título genérico, inexpressivo, um autêntico rótulo, sem as sugestões e atrativos que atualmente nos são familiares. Uma reportagem muito diferente das que hoje são escritas! Ostentava um estilo bombástico, era falha de pormenores, ressentia-se da falta de objetividade, mais parecia um amontoado de palavras procurando encher o vazio deixado pela ausência do concreto. Mas uma reportagem do tempo, que o escafandro da pesquisa, manejado pela boa vontade de Maria Conceição Souza, foi buscar para deleite dos coevos. Uma reportagem com sabor imperial. Ei-la, na íntegra:

"Domingo, 3 do corrente, foi um dia de patrióticas alegrias para a população da capital. Para mais de cinco mil expectadores, que ocupavam a Praça da Amélia, e toda a rua da Alagoíinha, na extensão de quase dois quilômetros, viu a primeira locomotiva percorrer a primeira seção de via-ferrea da provincia. Compreender que tamanho melhoramento se converte de uma idéia em um fato, que já não se pensa executasse, que o dia de amanhã vingará o dia de ontem, que depois de tatear nas sombras se depara o caminho do futuro, que o trabalho frutificou; que Deus põe bênção nas lidas e põe luzes nas mentes... ver tudo isso, em exemplo flagrante e evidente, transporta a imaginação do povo às eras futuras, fazendo-o extasiar diante do quadro feliz que elas representarão...

"Uma estrada de ferro para o Ceará foi o sonho dourado de todos os bons patriotas, o pensamento constante dos que melhor refletiram sobre as condições desta terra rica de tantos dotes da natureza, povoada de uma raça tão intrépida e inteligente, porém a mais desprovida das vias de comunicação e transporte, artérias do comércio, condição essencialíssima da indústria e do progresso.

"Conceba-se o benefício de uma comunicação rápida, de um transporte cômodo e barato desde o porto do Ceará, e se terá a via-férrea cearense. Imaginem-se os embaraços que a intriga política acarreta para o congraçamento de todos os esforços, a indiferença dos poderes do Estado para quanto interessar ao Ceará,

até hoje considerado somente como um viveiro de soldados; a pobreza de seus filhos, extenuados de um trabalho improdutivo; finalmente a escassez de homens aptos para empresas do gênero da via-férrea de Baturité, e se terá a medida da alegria que se apoderou da nossa população; alegria acentuada de admiração, alegria sublimada da surpresa!

"Às cinco horas em ponto a locomotiva FORTALEZA fez sinal de partir da estação provisória e foi geral o alvoroço. O sibilo da máquina como que pretendendo despertar a todos, que ainda estão surdos aos reclamos da sua Pátria, sopitou todo o roído, abafou o som das músicas, que lhe faziam as honras e atravessou todos aqueles tímpanos, na forma de uma saudação do dia de hoje ao dia de amanhã, dos pais aos filhos e netos, da energia dos contemporâneos à prosperidade dos vindouros!

"Há uma eloquência inexcedível no ruído desse autômato, que a ciência vivifica. Ouvindo-o, o homem surprende-se da sua própria obra, ergue os olhos aos Céus, tocado de reconhecimento ao mesmo tempo confuso e admirado.

Em alguns minutos a FORTALEZA bem que a quarto de força, para não causar atropelo aos curiosos, que se apinhavam nos trilhos, transpôs a distância de quase dois quilômetros, levando à extremidade da linha dos vagões carregados de trilhos e dormentes, sobre os quais havia galgado uma multidão de curiosos. A grande curva do pátio da estação não apresentava o menor defeito, os trilhos cravados de véspera estavam tão assentes em toda a extensão da linha como numa estrada antiga. Não houve o menor aluimento.

"O povo incumbiu- se da descarga dos vagões e enquanto isso se dava, a máquina voltou a encher os tanques na lagoa, que fica no meio da cidade, rebocando um outro vagão, que transportava a banda de música do Batalhão 15 de Infantaria tocando durante a corrida. Às 5h45min regressava todo o comboio, à Praça Amélia no meio das saudações mais entusiásticas. Estava feita a primeira viagem.

"O Sr. Calaça, querendo convencer o público da excelência da máquina, e do bem acabado de seus trabalhos, fez ainda percorrer a curva do campo d'Amélia por duas vezes. As pessoas mais competentes fizeram justiça ao seu zêlo e à sua inteligencia.

Com efeito, o distinto alagoano há justificado a boa reputação, que decidiu a Companhia a tomá-lo a seu serviço, e seja dito de passagem, tem mostrado na sua missão um interesse tão vivo por tudo quanto aproveita à empresa, que não é somente um engenheiro dela, mas um gerente, um maquinista, um operário, tudo quanto a ocasião reclama.

-A locomotiva FORTALEZA foi montada e dirigida pelo maquinista Rocha, artista formado no Arsenal de Marinha da Corte, e ali contratado pelo Dr. Liberato Carreira, um dos cearenses que mais serviços tem prestado à empresa. Sentimos orgulho de dizer que o artista brasileiro é uma prova exuberante de que não temos que mendigar talentos fora do País.

"Damos nossos emboras aos diretores e acionistas da companhia cearense de via-férrea de Baturité. Deus lhes pagará o bem que estão fazendo".

CAMINHOS DA ESTRADA DE FERRO NO CEARÁ

Eis um pouco das origens da Viação Férrea Cearense, que haveria de ter, como teve, um papel destacado na evolução desta unidade da Federação. Dirigida por particulares, encampada pelo Governo, arrendada a estrangeiros, novamente sob o comando da União, a ferrovia enfrentou vicissitudes de toda sorte e conheceu periodos de prosperidade e decadência, de que nos dão conta as memórias históricas de Otávio Memória e Jandira Carvalho e alguns outros estudos divulgados em jornais e revistas.

"A Via-Férrea de Baturité" — disse certa vez o senador Pompeu — "será sempre a primeira empresa do Ceará, como especulação lucrativa ou como obra patriótica". Para o grande político do Império, ela encerrava, talvez, os destinos da Província. Nem por isso, escapou às incompreensões, desmazelos e perfídias, uns, movidos pela ignorância, outros, por interesses espúrios.

Reproduziu-se aqui o que se passou em outras partes do Brasil e do estrangeiro. A partir do traçado da ferrovia de Baturité, objeto de demandas e discussões, de que dão conta algumas das crônicas de João Brígido, primeiro advogado da Companhia, e advogado sem remuneração, e um dos seus mais ardorosos batalhadores.

Os caminhos do cavalo de ferro despertavam ambições e resistências. Ambições dos que pretendiam, por esse modo, valorizar suas propriedades; resistências por parte dos que temiam suas conseqüências.

Sabe-se, por exemplo, que a estrada não passou por Icó em virtude da oposição da cidade, temerosa de que o trem arruinasse com as plantações e criações. O mesmo Icó que, anos depois, se oporia à iluminação elétrica sob o pretexto de que o vento Aracati apagaria as lâmpadas.

A humanidade é realmente muito parecida, não importa o país ou latitude. Revela o escritor Beril Beck que os proprietários rurais ingleses da área do Canal da Mancha combatiam as lo-

comotivas, pois, afirmavam, elas iriam amedrontar as vacas e as galinhas do local, levando-as à morte.

Um outro escritor, I. Eberle, reporta-se à ação dos donos de chatas e barcaças para despertar aversão às novas máquinas que lhes faziam concorrência. "Espalhavam que a fumaça e as fagulhas da locomotiva destruiriam as plantações, nas fazendas ao longo da estrada, e matariam galinhas e o gado. Essas histórias eram publicadas em jornais e comentadas nas esquinas, lojas, oficinas e bares".

Ainda hoje, certas cidades da França têm suas estações ferroviárias distantes do centro urbano, uma medida preventiva para proteger-se dos rolos de fumaça, ao tempo das velhas locomotivas que consumiam lenha ou carvão.

Em 1916, quando a estrada alcançava Cedro, João Brígido, o entusiasta dos primórdios, olhava com desalento para a ferrovia, que não aproveitava tanto como se devia esperar, e via malefícios que antes não lobrigara. "Por agora, ou até então — dizia o jornalista do **Unitário** — ela proveitará apenas a um comércio raquítico, porque é força reconhecer que, onde se lançam trilhos, só se consegue aglomerar gente vadia, que deixa cair a enxada e corre para os pontos, em que se produz a afluência de homens, entregando-se às pequenas indústrias, principalmente às compras e vendas.

"A Baturité até hoje constitui apenas uma rede de insignificantes estabelecimentos de permutas, enquanto a cultura dos campos vai sendo abandonada a mais e mais.

"Não há muito que condenar os chineses pelo aparente pessimismo, segundo o qual arrancam os trilhos primeiros que os ingleses lançaram na Formosa.

"Estabelecido ali o truste dos transportes, grande pessoal de lavradores iria ganhar a vida auxiliando a grandes empresas; outros tantos, invejando-lhes a colocação, iriam abandonando os seus campos, e daí, uma transformação da vida econômica, seguida até então, além de que, se as vias-férreas comunicam vida buliçosa às regiões que atravessam, matam também, sangrando as localidades das suas populações operosas.

"A Província do Rio de Janeiro, cujo solo era tão culturado e se achava recamado de vilas e cidades, representa hoje a desolação dum país conquistado. Muitos centros populosos desapareceram, cidades inteiras estão em ruínas e aos lados da antiga Pedro II ficam como que arruados. De tudo resultou que hoje produz menos aquela zona do território brasileiro, após a invasão operada no seu comércio e indústria.

"Os chineses, portanto, não procederam sem consciência no que estiveram a fazer".

Do que escreveu João Brígido, uma figura lúcida e de penetrante espírito de observação, pode-se depreender do que não iria por outros arraiais, menos esclarecidos e movidos por paixões subalternas.

A Estrada de Ferro de Baturité estendeu-se, suas linhas alcançaram o vale ubérrimo do Cariri, tornou-se um elemento precioso de aproximação e um fator poderoso de unidade. Mas quantos equívocos não foram cometidos, quantos erros e omissões que comprometeriam a estrutura da empresa?

Em 1925, a ferrovia tinha 423 quilômetros, mas as tarifas em vigor eram as mesmas de 1912, quando o aumento de preço dos materiais de tráfego e conservação, durante tal período, ascendia a 700%. Como assegurar, desse modo, a eficiência da empresa assoberbada de deficits cada vez maiores? E a situação se tornava ainda mais dramática porque a estrada atendia a missões que só lhe acarretavam despesas, como a condução de flagelados nas fases de secas, ou o transporte de soldados, quando sobrevinham anormalidades de natureza política, como a marcha da Coluna Prestes no Ceará, que mobilizou 23 trens especiais, e, mais tarde, as revoluções de 30 e 32. E não era só. Os invernos caudalosos, como a de 24, provocavam danos de vulto, só reparados anos depois. Aterros ruiam, pontes desmoronavam, barreiras soterravam, trilhos eram levados pela caudal impetuosa.

Minada pelo irrealismo tarifário, que lhe dava o caráter de instituição de beneficência, como acentuou o engenheiro Otávio Bonfim, mal servida por péssimas administrações, carregando mazelas que vinham do nascedouro, a nossa RVC formou imagem negativa no seio do povo e dos seus próprios servidores, parecendo uma empresa condenada à morte lenta mas inexorável.

Desapareceu por completo a concepção, de que se fizera arauto o senador Pompeu, e segundo a qual a companhia oferecia condições de exploração lucrativa. A mentalidade de 1878, de que fora portavoz o conselheiro Cansanção de Sinimbu, era a dominante. Por que o Governo Imperial resolvera encampar a Estrada de Ferro de Baturité? Na exposição a Pedro II, o Presidente do Conselho não falava em outra coisa senão em seca e famintos. Era preciso dar trabalho às vítimas do flagelo; era necessário abrir uma estrada através da qual o Governo pudesse levar, quando de novo a calamidade nos açoitasse, socorros urgentes às populações do interior, evitando, assim, que afluíssem à capital, como em 77, 78 e 79, e provocassem problemas seríssimos de saúde pública, em decorrência da aglomeração irracional que se formava. Não havia, na

exposição ministerial, a ampla visão social que se impunha, muito menos a percepção do que representava uma estrada de ferro, como obra pioneira de penetração e desenvolvimento, a fomentar intercâmbio e circulação de riquezas no processo da evolução econômica. Via-se, tão-só, o lado paternalista.

O advento do caminhão, a rolar pelas rodovias em expansão, contribuiu para corporificar a idéia, por muitos esposada, de que se aproximava o fim dos cavalos de ferro. Ignorava-se que o progresso é mais absorção do que eliminação. Tem muito sentido este conceito de atilado jornalista: "Progresso é sempre um trabalho de acréscimo e não de exclusão. Nos meios de domínio da natureza vão surgindo, somando-se aos antigos, e raramente alguma forma afetiva é de todo abandonada. Prova disto é que todos nós já vimos, em lamacentas estradas do interior, belos tratores modernos sendo arrancados de brejo por uma junta de bois de carro, modestos, filosóficos, eficazes".

O general A. Negreiros de Andrade Pinto, em estudo publicado na Revista do DNEF, n.º 11, chama-nos a atenção para aspectos particularíssimos da situação brasileira. "O que falta — afirma — é acelerar o tempo, remover os óbices e reunir recursos, para que, no mais curto prazo, pelo menos 50% das nossas riquezas sejam canalizadas pelas ferrovias e as concentrações humanas, das grandes cidades, conduzidas pelas vias-férreas de superfícies e de subsolo. Antes disso — em uma terra onde até pouco tempo se transportava minério por caminhão; onde o gado vai por rodovia, porque ganhando mais tempo no transporte perde menos peso, o que compensa o frete mais caro; onde a madeira segue pelas estradas de rodagem, da serraria ao consumidor, quando chegando mais rápido é faturada mais cedo; onde os laminados da indústria siderúrgica (cuja matéria-prima chega de trem) são distribuídos pelas empresas de transportes rodoviários contratados pela usina; onde os produtos da indústria automobilística correm todo Brasil nas carretas das fábricas; onde nas áreas em desenvolvimento os manufaturados e os cereais continuam preferindo caminhão; e, onde o que se produz, poderia custar menos, se fosse o meio de transporte adequado — francamente, não se pode pensar, com presteza, em reduzir a inflação e romper a barreira do subdesenvolvimento".

Veja-se o quadro demonstrativo, inserido na análise do general Negreiros ,e ter-se-á uma idéia de quanto andamos equivicados no tocante à política de transportes. Enquanto em vários países a ferrovia tem predominância, tal o volume de carga e de passageiros que movimenta, no Brasil é dada prioridade absoluta ao sistema rodoviário.

EIS O QUADRO:

PAÍSES	PERCENTAGENS		
	Ferrovia	Rodovia	Hidrovia
União Soviética	85%	4%	11%
Estados Unidos	50%	25%	25%
Alemanha	53%	18%	29%
França	55%	28%	17%
Japão	38%	20%	42%
Brasil	19%	64%	17%

E estamos longe de corrigir as distorções, pois, pela programação estabelecida até o ano de 74, continua a preferência pelas rodovias. É ainda o general Negreiros quem revela que, nas previsões do Ministério do Planejamento, para os investimentos federais no setor dos Transportes, projetados para o quadriênio 1971-1974, o quadro é o seguinte:

ANO	RODOVIA	HIDROVIA	FERROVIA
1971	72%	10%	18%
1972	72%	10%	18%
1973	72%	10%	18%
1974	72%	9%	19%

POR QUE ACABAR COM O TREM DE FERRO?

Por que acabar com o trem de ferro no Ceará e no Brasil, se no resto do mundo ele continua a desempenhar uma função insubstituível? Nos Estados Unidos, na Alemanha, na França, no Japão, na União Soviética, na Suíça, na Dinamarca, em grandes e pequenos países, o trem subsiste ao lado do avião a jato, dos velozes transatlânticos, dos automóveis e caminhões, do último tipo. Viajando em uma das superestradas às margens do Reno, nesta Alemanha extraordinária de após-guerra, cruzava com navios e composições ferroviárias, enquanto pelos céus aviões ganhavam

distância. Era o espetáculo inesquecível da interdependência da comunicação, em afirmação positiva do valor que encerram, sem exclusões que eliminam, com a prevalência do jogo limpo da competição, avião, navio, automóvel e trem cumprindo missões específicas, que a natureza de cada qual recomenda e impõe.

Ao invés de acabar com o trem, dê-se à empresa ferroviária organicidade administrativa, substituam-se as marias-fumaças pelas diesel, promova-se a eletrificação onde for possível e conveniente.

A partir de 1957, quando foi criada a Rede Ferroviária Federal S. A., o Brasil enveredou, nesse setor, por uma política racional. Não se fez tudo que era preciso e reclamado, mas realizou-se muito. Aqui, como em outros Estados, o trem está sendo redescoberto como transporte de passageiros e mercadorias. Mas é preciso "acelerar o tempo".

Depois de uma retrospecção histórica, que remonta a 1813, quando o inglês George Stephenson inventou a primeira e bem sucedida locomotiva, dificilmente poderíamos compreender o mundo sem o trem. Transporte por excelência durante muitos decênios, foi também um precioso instrumento de informação. Conduzia a notícia, transmitida por um dos processos mais antigos, que é o expresso pela palavra oral, como a difundia através dos jornais que deixava em cada estação ou das cartas que encaminhava às agências dos correios existentes em cada vila ou cidade. Uniu regiões antes separadas por distâncias colossais; aproximou países que a geografia física apenas tornava vizinhos; transpôs a linha divisória de continentes.

Cada um de nós tem suas reminiscências ligadas à presença do trem na comunidade de que participamos. Nem sempre lembranças alegres, porque às vezes a ferrovia, à sua passagem irreversível, faz cair o pé de laranja-lima das nossas querenças infantis... Mas quanta coisa agradável e bonita não reteve a retina dos nossos olhos da janela de uma composição ferroviária!

Muitos de nós tivemos no trem a "primeira mestra de paisagem" do poema de Jorge de Lima. E ficamos sabendo que o Ceará não era apenas Fortaleza. Tinha outras cidades e vilas, com suas igrejas brancas e casas humildes, lugarejos obscuros e pacatos que só acordavam ao silvo da locomotiva. Aos nossos olhos desfilavam ao vivo os aspectos mais variados da natureza, as serras e as planícies, o agreste e as várzeas, os sítios e os engenhos, as fazendas e os casebres cobertos de palha, os rios que serpenteavam e o gado que pastava. Paisagens da terra, e do homem também, porque cada estação era assim como se fosse um caleidoscópio a refletir os diferentes matizes da população sertaneja.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 — AZEVEDO, Jandira Carvalho de, **Histórico da R.V.C.** (Rede de Viação Cearense), Fortaleza, 1959.

2 — BECKER, Besil. **O Homem e a Maquina.** Brasil, Ed. Fundo de Cultura, 1961.

3 — CARVALHO, Jáder de, **Antologia de João Brígido**, Fortaleza, Ed. Terra do Sol, 1969.

4 — EBERLE, Irmengarde. **Inventores Famosos,** Rio de Janeiro, Ed. Lidador, 1941.

5 — GIRÃO, Raimundo e MARTINS FILHO, Antônio Martins. A **Rede Ferroviária do Ceará.** In: O Ceará, 2.ª ed. (Fortaleza), Ed. Fortaleza, 1945.

6 — MEMÓRIA, Octávio. **Origem da Viação Férrea Cearense**, Fortaleza, Ed. Tipografia Comercial, 1923.

7 — PINTO, A. Negreiros de Andrade. **O Desafio ferroviário brasileiro, In:** DNEF. Rio de Janeiro. Sociedade Gráfica Vida Doméstica, set. 1969, n.º 11.

8 — **Via férrea de Baturité. In:** Jornal Pedro II, Fortaleza, 6 ag., 1873.

(Transcrito de "O Povo", de Fortaleza, de 3-11-1973).